

[1982 மார்ச் 24]

(625ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

கோரிக்கை எண். 3.

மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம்—
கொள்கை விளக்க குறிப்பு.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு.

1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974-ஆம், ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் ஆகிய இச்சட்டங்களில் இயற்றப்பட்ட விதிகளை நிருவகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் போக்குவரவை ஒழுங்குபடுத்துவதோடு, மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது பொறுப்பு வகித்து ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்தல், பிறருக்கு நேரும் இடர்ப்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் முதலியவைகளுக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வது இதன் குறிக்கோளாகும்.

2. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிருவாகப் பொறுப்பின் கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயற்படுகிறது. இதன் ஆணையாளர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தினரும் ஆவார். மாநில அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர்கள் இருவர், போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் மூவர், உதவிச் செயலாளர்கள் மூவர், துறைச் சார்பாளர் ஒருவர், கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் ஆகியோர். போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவி புரிகின்றனர். அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம், அதன் செயலாளர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்களின் செயலாளர்கள் ஆகியோர் பிறப்பிக்கும் உத்தரவுகளுக்கு எதிரான மேல் முறையீடுகளையும் மறு விசாரணை மனுக்களையும் மாவட்ட நீதிபதி பதவித் தரத்திலுள்ள மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் விசாரணை

1982 மார்ச் 24]

செய்கிறது. மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலாளர் என்று பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர், மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

3. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 15 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட பிரிவு அலுவலகங்கள் 45 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும் மோட்டார் வண்டிகளின் ஆய்வாளர் நிலை I இன் தலைமையின் கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை II அல்லது இவ்விருவர் தலைமையின் கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர் சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலாளராகவும் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக மாநிலம் முழுவதும் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் அவருடைய மண்டலங்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகவும் செயல்படுகின்றனர். மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாக, தலைமையிடங்களில் நிருவாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்), கணக்கு உதவி அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயல்படுகின்றனர்.

4. சென்னை மாநகரைப் பொறுத்த வரை போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாராகச் செயல்படுகிறார். சென்னை பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரில் மூன்று வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள், உள்ளனர்.

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும், வசதிகளும்.

5. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கான ஒப்பீட்டுப்புள்ளி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

நாள்,	பயணப்பேருந்துகள்.			சரக்கு வண்டிகள்.	
	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.		பொது வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வாடகை வண்டிகள்.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31—12—1980		5,104	6,718	28,796	3,309
31—12—1981		5,064	7,370	31,191	3,386

[1982 மார்ச் 24]

ஒப்பந்த வண்டிகள்.	ஏனையபோக்கு வரத்து வண்டிகள்.	போக்குவரத்து வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.
----------------------	-----------------------------------	---

(6)

(7)

(8)

19,988

17,584

81,499

20,589

19,374

86,954

6. பொதுமக்களின் நலனைக் கருத்திற் கொண்டு, எந்தெந்த வழித்தடங்களில் பயணிப்பேருந்துகளை இயக்குவது அவசியம் என்று கருதப்படுகிறதோ அந்த வழித்தடங்களுக்குரிய அனுமதிகள் போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் வழங்கப்படுகின்றன. இம் மாநிலம் முழுவதிலும் இயக்குவதற்காக, சரக்கு ஊர்திகள், வாடகைக் கார்கள், சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள், ஆகியவற்றிற்கும் சென்னை மாநகர் நீங்கலாக ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கும் நிபந்தனை ஏதுமின்றி அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்து ஊர்திகளைக் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொருமுறை ஆய்வு செய்தல் அந்தந்த ஊர்திகளில் ஏற்றிச் செல்வதற்குரிய பயணிகளின் எண்ணிக்கையை வரையறுத்தல், வசதியாக இருக்கைகளை வைத்தல், பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த மட்டில் இருக்கை வரிசைகளின் இடையே காணப்படும் இடைவெளி, சரக்கு ஊர்திகளைப் பொறுத்த மட்டில் சரக்கு ஏற்றிய பிறகு அவ்ஊர்திகளின் எடை எவ்வளவாக இருக்கவேண்டும் என்பது, வேகக் கட்டுப்பாடு, ஒட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், ஆகியவற்றின் வாயிலாகப் பொதுமக்களின் பாதுகாப்புக்கும், வசதிக்கும் உறுதி செய்யப்பட்டுள்ளது.

7. பயணிப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் அரசின் கொள்கைக் கேற்ப அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சீராகப் பெருகி வருகிறது. 1981-ஆம் ஆண்டில் சரக்கு ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை 2,472 ஆக அதிகரித்துள்ளது. சரக்குகளை இந்நாடு முழுவதிலும் ஒரு மாநிலத்திலிருந்து பிறிதொரு மாநிலத்திற்குக் கொண்டுசெல்வதை ஊக்குவிக்கும் நோக்கத்திற்காக, பொது வாடகை வண்டிகளுக்கு குரிய தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. அத்தகைய 400 அனுமதிகள் ஏற்கெனவே தமிழ்நாடு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியால் வழங்கப்பட்டுள்ளன. மேலும், 400 அனுமதிகள் ஒதுக்கப்பட்டு அவற்றை வழங்குவது குறித்து மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் பரிசீலித்து வருகிறது.

8. சுற்றுலாவை வளர்க்க நாடு முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க தேசிய அனுமதிகள், 168 அனைத்திந்திய சுற்றுலா மோட்டார் கார்கள், 51 அனைத்திந்திய சுற்றுலாப் பயணிகள் பேருந்துகள் ஆகியவற்றிற்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன.

1982 மார்ச் 24]

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.

39. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள், சரக்குகள் பேர்க்குவரத்து தாராளமாக நடைபெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரிமாற்ற உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்களுக்கிடையே வழித் தடங்களில் செல்லும் பயணி பேருந்துகளுக்கு மாநிலப்போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அனுமதிகள் வழங்குகிறது. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்பட்டன. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம், கருநாடகம் ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கெனவே, செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அந்தந்த மாநிலங்களில் பயணிப்பேருந்துகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர் சம தொலைவு அடிப்படையில் இந்த ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. 1939ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63(3பி) பிரிவின் கீழ் மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியான புதுச்சேரியுடன் ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வது பற்றி ஆராயப்பட்டு வருகிறது. தமிழ்நாட்டிற்கும் புதுச்சேரிக்கும் இடையே செய்து கொள்ளப்படும் ஒப்பந்தத்தை முடிவு செய்வதற்கு அமைச்சர்கள் அளவில் பேச்சுவார்த்தை 6-2-1982ஆம் நாளன்று நடைபெற்றுள்ளது.

10. சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிமீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஏற்பாடுகள் இன்னும் தொடர்ந்து செயலில் இருக்கின்றன. கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் தமிழ்நாடு, கருநாடகம், கேரளம், ஆந்திரப்பிரதேசம், குஜராத், மகாராட்டிரம் ஆகிய மாநிலங்கள் மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதிகளான, புதுச்சேரி, கோவா, டாமன், டையு, தாத்ரா, நகர் ஹவலி ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டலத்தில் 900 சரக்கு வண்டிகள் ஒடுவதற்கு தனி உடன்பாடு செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 900 அனுமதிகளில் 496 அனுமதிகள், ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. இந்தியா முழுவதிலும் அல்லது 5 மாநிலங்களுக்குக் குறையாத அண்டை மாநிலங்களிலும் சரக்குப் போக்குவரத்துத் தடையின்றி அனுமதிக்கும் நோக்கோடு சரக்கு ஊர்திகளுக்கு தேசிய அனுமதிகளை வழங்கும் திட்டம் ஒன்றை இந்திய அரசு வகுத்துள்ளது. மாநிலத்திற்காக இந்திய அரசு வரையறுத்துள்ள அனுமதிகளின் எண்ணிக்கை 800 ஆகும். மின் எடுத்துச் செல்லும் வண்டிகள் உட்பட 25 சரக்கு வண்டிகளுக்காகக் கேரளம், தமிழ்நாடு, ஆந்திரப் பிரதேசம், ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையே தனி முக்கூட்டு ஒப்பந்தம் ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. மேற் சொன்ன அனுமதிகளில், 13 அனுமதிகள் இதுவரை வழங்கப்பட்டு உள்ளன. தென் மண்டலத் திட்டத்தின் கீழ் ஏற்கெனவே 20

[1982 மார்ச் 24]

சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. இது தற்போது 100 ஆக அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளது. 93 அனுமதிகள் ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. எஞ்சிய 7 அனுமதிகள், நீதிமன்றத் தடை ஆணைகளினால் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்குதல்,

11. பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகையில், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயல் திறன் கால அளவு முடிவடையும்பொழுது அந்தப் பேருந்து வழித் தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன :—

(i) 75 மைல்களும் (125 கி.மீ.) அதற்கு அதிகமான தொலைவுகளும் கொண்ட விரைவு, சாதாரணப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் அனைத்தும் ;

(ii) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும் சென்னை மாநகரிலிருந்தும் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித் தடங்கள் அனைத்தும் ;

(iii) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும், அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித் தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித் தடங்கள் அனைத்தும்.

12. இக்கொள்கை, 1967 ஆம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதிமன்றத்துக்குச் சென்றதால் மேற்சொன்ன எல்லா வகை வழித் தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967 இல் வகுத்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித் தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்னும் இயங்கிக் கொண்டு இருக்கின்றன. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள், தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் அரசு கையகப்படுத்தியது. ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் அரசு அறிவித்தது. இக்கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டுப் பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்த பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் செல்லுபடியற்றதென உயர்நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது. இதனை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்

1982 மார்ச் 24]

திற்கு மேல் முறையீடு செய்து கொள்ளப் பட்டது. அதன் மீது இன்னும் முடிவெடுக்கப்படவில்லை. உச்ச நீதிமன்றம் முடிவெடுக்கும் வரையில், 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வகுக்கப்பட்டுள்ள இயல்பான சட்ட விதித் துறையின் கீழ் இக்கொள்கை குறித்து தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்கிவிட்டு அதற்குப் பதிலாக அரசுப் பேருந்துகளை விடுவதற்கான நடைமுறை இவ்வாறாக இருப்பதால் புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும், ஏற்கெனவே உள்ள போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்கும் பொறுப்பைப் பூண்டுள்ள அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அதற்கெனத் திட்டங்களை வெளியிடும்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்

13. பல்வேறு போக்குவரத்து முறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு ஏற்படுத்துவதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராவார். மேற்சொன்ன மன்றத்தின் கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு :—

நிலைக் குழுக்கள்.

அமைப்பாளர்.

(1)

(2)

(1) சாலை, இரயில், விமானம் உள் போக்குவரத்துத் துறைச் செயலாளர். நாட்டு நீர் வழிப் போக்குவரத்து, கரையோர கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதலும் பேணுதலும்.

(2) போக்குவரத்துப் பொறியியல் உள்துறைச் செயலாளர். போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும்படி பொதுமக்களிடம் உரிய நெறி முறைகளைப் பரப்புவதல்.

(3) போக்குவரத்து வண்டிகள், துணை தொழில்துறைச் கருவிகள், எரிபொருள்கள் ஆகிய செயலாளர். வற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்.

14. போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்தப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு உள்ளது.

[1982 மார்ச் 24]

15. காவல்துறை கமிஷனரைத் தலைவராகவும், காவல்துறை துணைக் கமிஷனரை (போக்குவரத்துப் பிரிவு) செயலாளராகவும் அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண்ட மாநகர் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு உள்ளது.

16. மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சியர் தலைவராகவும், காவல்துறை சூப்பிரண்டெண்ட் செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு அல்லது ஏழு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்ட சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

17. மாநகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்டத்தைச் செயற்படுத்துவதற்காகப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், அரசுச் சார்புள்ள 21 பேரை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட உயர் அதிகார போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. தூய்மை நலம் அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக வைத்துக் கொள்ளுதல், போக்குவரத்து, அலைந்து திரியும் கால்நடைகள், தெரு விளக்கு, முதலிய நிலைகளைக் கவனிக்கும் பல்வேறு துறைகளின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதில் இக்குழு கவனம் செலுத்தும்.

பயணக் கட்டணங்கள்

18. பயணிப் பேருந்துப் பயணக் கட்டண அட்டவணைக்கு போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஏற்பளிக்க வேண்டும். இந்த வகையில், ஒரே சீரான கட்டண வீதங்கள் அமைவதற்காகப் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்தும், பொது மக்களிடமிருந்தும் வரும் முறையீடுகளைப் பரிசீலித்த பின்னர், அரசு உயர் அளவுக் கட்டண வீதங்களை நிர்ணயிக்கிறது.

19. ஒப்பந்த ஊர்திகளுக்கும், பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் உரிய உயரளவுப் பயணக் கட்டண வீதங்கள், கடைசியாக, 1981 ஆம் ஆண்டு திருத்தியமைக்கப்பட்டன. தற்போது செயலில் உள்ள திருத்தியமைக்கப்பட்ட பயணக் கட்டண வீதங்கள் வருமாறு :—

பயணிப் பேருந்துகள்

விவரங்கள்.

பயணக் கட்டண வீதம்.

(1)

(2)

1 விரைவு பயணிப் பேருந்து சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 7½ காசுகள்.

மலைச் சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு 9½ காசுகள்.

1982 மார்ச் 24]

விவரங்கள்

(1)

பயணக் கட்டண வீதம்

(2)

உயர்வகை வசதிக்காக கி.மீ.

1-க்கு கூடுதல் கட்டணம் 2 காசுகள். சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்ட வண்டிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 14½ காசுகள்.

2 சாதாரணப் பயணிப் சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 7½ காசுகள்.
பேருந்துகள்.

மலைச் சாலைகளில் கி.மீ.
1-க்கு 9½ காசுகள்.

3 மாநகர, நகரப் பயணிப் பேருந்துகள்.—

(i) சமவெளிகளில் முதல் பயண நிலைக்கு குறைந்த அளவு 30 காசுகள், 10 கி.மீ. வரை அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகளும், 10 கி. மீ.க்கு மேற்பட்ட அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 5 காசுகளும் (ஒரு பயண நிலை என்பது சுமார் 2 கி.மீ. ஆகும்).

(ii) மலைச் சாலைகளில். குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 40 காசுகள் ; அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகள்.

4 பொருட்காட்சிகள், விழாக் காலங்களில் விடப்படும் பயணிப் பேருந்துகள். கி.மீ. 1-க்கு 8½ காசுகள்.

[1982 மார்ச் 24]

ஒப்பந்த ஊர்திகள் (10-12-1981 முதல்).

I. ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்கள்—

	சமவெளி.	மலைச் சாலை.
(1)	(2)	(3)
	ரூ. பை.	ரூ. பை.
1 ஒவ்வொரு கி. மீ. க்கும்	0.90	1.20
2 குறைந்தளவுக் கட்டணம்	1.70	2.30
3 காத்திருப்புக் கட்டணம் ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.		

II பாதல் சிறு வாடகை உந்துகள் (Badal baby Taxi)
(சமவெளிகளில் மட்டும்).

(1)	(2)
	ரூ. பை.
1 ஒவ்வொரு கி. மீ. க்கும்	1.00
2 குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	1.80
3 காத்திருப்புக் கட்டணம் ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

III வாடகைக் கார்கள் (கா தாரணம்)—

	சமவெளி	மலைச் சாலை.
(1)	(2)	(3)
	ரூ. பை.	ரூ. பை.
1 ஒவ்வொரு கி. மீ. க்கும்	1.70	2.30
2 குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	3.00	4.00
3 காத்திருப்புக் கட்டணம் ஒவ்வொரு ஐந்து நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.		

1982 மார்ச் 24]

இரவுப் பணிகள்

இரவு பத்து மணியிலிருந்து காலை 5 மணி வரையில் ஆட்டோக்களும், வாடகைக்காரர்களும் ஓட்டுவதற்காக, மேற்குறித்த கட்டணங்களில் 20 சதவீதத் தொகை (அடுத்த 5 காசுகளுக்கு முழுமையாக்கப்பட்டு கூடுதலாக வசூலிக்கலாம்.

சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.

இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள்.

(1) (2) (3)

(a) 22	பரித் திறனுக்கும் குறை சமவெளி வான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	மலைச் சாலை.
	கி. மீ.	1-க்கு
(i)	எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 6 பேர்).	1.70 2.30
(ii)	எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 7 பேர்).	1.75 2.40
(b) 22	பரித் திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் தொண்ட பெரிய அளவி லான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	3.50 4.15

காத்திருப்புக் கட்டணம்

...

...

நாள் ஒன்றுக்கு உயர்
அளவு ரூ. 18 என்ற
நிபந்தனைக் குட்
பட்டு மணி ஒன்று
க்கு ரூ. 2.

இரவுத் தங்கல்

..

..

..

இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15.

சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளில், சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால், மேற்சொன்ன கட்டண வீதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

[1982 மார்ச் 24]

B. இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள்.—

(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் காரர்கள்.—

(1)

(2)

ரூ.

(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில். 90

(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும் .. 45

(b) 22 பரித்திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் காரர்கள்—

(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில். 120

(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும் .. 60

வரி விதிப்பு

20. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதையொட்டி, தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயனிகள்-சரக்குகளுக்கு வரிவிதிப்பு) சட்டமும் நீக்கம் பெற்று, அவற்றுக்குப் பதிலாக, 1—4—1974 அன்றிலிருந்து புதியதொரு 1974 ஆம் ஆண்டு தொகுப்பு வரி விதிப்புச் சட்டம் (சட்டம் எண் 13/1974) இயற்றப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் 1—10—1974 அன்றிலிருந்து செயலுக்கு வந்த தமிழ்நாடு 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்த) சட்டத்தினால் திருத்தப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மேல் வரி விதிப்பதற்காக 1976 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்தச்) சட்டத்தின் மூலம் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் எண் 3/1976) இது, மேலும் திருத்தப்பட்டது. இந்தச் சட்டம், 1—4—1976 அன்றிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (6) பிரிவின் கீழ் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப் பட்ட வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு

1982 மார்ச் 24]

தினின்றும் விலக்கு அளித்து அரசு அறிவிக்கை ஒன்றை வெளியிட்டுள்ளது. இந்தப் புதிய வரி விதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் வருமாறு—

(i) தமிழ்நாட்டில் வைத்து வரப்படுகிற அல்லது பயன்படுத்தப்படுகிற மோட்டார் வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் வரிசெலுத்த வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளை நிறைவு செய்வதன் பேரில் பயன்படுத்தாமல் இருந்துவந்த வண்டிகளுக்கு வரித்தொகையைத் திரும்பப் பெற உரிமை உண்டு.

(iii) வண்டிகள் ஓடவில்லை என்பதை நிரூபிப்பது உரிமையாளரின் பொறுப்பாகும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகள், சரக்கு வண்டிகள் மீது பயணிகள், சரக்குகளுக்கு தனி வரிவிதிப்பு இருக்காது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் பேருந்து நாள்தோறும் ஓடுகின்ற தொலைவைக் கருத்திற் கொள்ளாது ஏற்றிச் செல்லத்தக்க பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில், வரையறுத்த வீதத்தில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. பயணிகள் தங்கள் இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்தாலும் நின்று பயணம் செய்தாலும் ஒரே சீராகவே வரிவிதிக்கப்படுகிறது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளுக்கு சுமையுடன் கூடிய அவற்றின் எடையின் அடிப்படையில் வரிவிதிக்கப்படுகின்றது. வரிவிதிப்புக்கு படிநிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகளுக்கும், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும் கீழ்க்கண்டவாறு வரி வீதங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன.—

காலாண்டிற்குப்
பயணி
ஒருவருக்கு.

ரூ.

பயணிப்பேருந்துகள்—சர்தாரண பேருந்துகள். 195

பயணிப் பேருந்துகள்—விரைவுப் பேருந்து ... 200

சென்னைப் பேருநகர்ப் பகுதியில் ஓடும்
பயணிப் பேருந்துகள். 50

[1982 மார்ச் 2]

மதுரை மாநகரிலும், ஏனைய நகரங்களிலும் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	115
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (தனிப் பேருந்துகள்)	280
சுற்றுலாப் பேருந்துகள்	140

21. பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த நிலையில் விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மேட்டூர் வண்டிகள் வரியுடன் காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 40 மேல் வரியும், பெருநகர் நகரப்பகுதிப் போக்குவரத்துக்களைத் தவிர ஏனைய சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 35 மேல் வரியும் விதிக்கப்படுகிறது.

22. கூட்டிசைவுத் திட்டத்தின்படி ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம், மராட்டியம், கருநாடகம், குஜராத், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்த மட்டில் ஒவ்வொரு மாநிலமும் பேருந்துக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000-மும் (சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக) பாண்டிச்சேரி, கோவா, டாமன், டையு, தாத்ரா, நாகர் ஹவேலி ஆகியவற்றைப் பொறுத்தமட்டில், ஆண்டொன்றுக்குப் பேருந்து ஒன்றுக்கு ரூ. 150 கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். வரித் தொகையைச் செலுத்துவதில் காலதாமதம் ஏற்படுவதைப் பொறுத்தமட்டில், வரையறுக்கப்பட்ட காலத்திற்குள் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் கூட்டு வரிப் பாக்கியைச் செலுத்தத் தவறினால், ஒப்பந்தத்தின் கீழ் வருகின்ற ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் திங்களொன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 100 கூடுதலாக வரி விதிக்கப்படும்.

23. மத்திய அரசு வகுத்துள்ள தேசிய அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் சரக்குப் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர், சொந்த மாநிலத்திற்குச் செலுத்தும் வரியுடன், வண்டி செல்ல அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள ஏனைய மாநிலம் ஒவ்வொன்றிற்கும் ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1000, கூட்டுவரி செலுத்த வேண்டும். மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியைப் பொறுத்தவரையில் (புதுடில்லியைத் தவிர) ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 150 வரி செலுத்த வேண்டும்.

24. போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது வரியை, போக்குவரத்துத் துறையே நேரடியாக வசூல் செய்கிறது. போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் சென்னை மாநகரிலுள்ள இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கிக்கிளைகள் மூலமாக மேட்டூர் வண்டி வரியை வசூலிக்க 1978ஆம் ஆண்டில் அரசு அதிகாரம் வழங்கியுள்ளது. 1979 ஆம் ஆண்டில், மாநிலத்தில் மாவட்டத் தலைமையிடங்களுக்கும் ஏனைய முக்கிய நகரங்களுக்கும் இவ்வரி வசூலிக்கும் முறை விரிவு படுத்தப்பட்ட

1982 மார்ச் 24]

டது. தற்போது இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி, இந்திய வங்கி ஆகியவற்றின் 273 கிளைகள் போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரியை வசூலிக்கின்றன.

வருவாய்.

25. மோட்டார் வண்டி வரிகள், கட்டணங்கள் வாயிலாக போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிட்டுகிறது. பெரும்பகுதி வருவாய் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகளிலிருந்தே கிட்டுகிறது.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளில் கிடைத்த வருவாய்கள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு :—

இனம்.	1980-81 ஆம் ஆண்டு கணக்குகள்.	1981-82 ஆம் ஆண்டு திருத்த மதிப்பீடு.	1981-82 ஆம் ஆண்டு கணக்குகள் (9 திங்கள் கள்).
-------	------------------------------------	---	--

(1)

(2)

(3)

(4)

(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)

1. 1939 ஆம் ஆண்டு ஆண்டு 3,65.39 3,99.51 2,83.53
மோட்டார் வண்டி
கள் சட்டத்தின்கீழ்
கட்டணங்கள்.

2. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு 77,64,43 73,10,84 51,99,03
மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்
புச் சட்டம்.

3. ஏனைய வரவுகள் .. 3,33 5,45 2,34

மொத்தம் .. 81,33,15 77,15,80 54,84,90

[1982 மார்ச் 24]

முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதி.

26. இம்மாநிலத்தில் ஓடுகின்ற போக்குவரத்து வண்டிகள், போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகள் பற்றிய விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ரொக்க உதவித் தொகை வழங்குவதற்காக 1978-79 ஆம் ஆண்டில், இத்திட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. இத்திட்டத்தை மாவட்ட ஆட்சியர்கள் செயல்படுத்துகிறார்கள்.

பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு அல்லது அவர்தம் குடும்பத் தினர்க்கு (மரண விபத்தாக இருந்தால்) பின்வரும் அடிப்படையில் ரொக்க உதவித் தொகை அளிக்கப்படுகிறது.

அளிக்க வேண்டிய யாருக்க அளிக்கப்பட தொடர் எண்ணும், வேண்டிய ரொக்கத் வேண்டுமென்பது. விவரமும். ரொக்கத் தொகை.

(1)

(2)

(3)

1. விபத்தினால் ஏற் 1,000 (1) கணவர், (2) மனைவி, (3) மரணமடைந்தவர் கடைசி யாக எந்த மகன் அல்லது மகளுடன் தங்கியிருந்தாரோ அந்த மகன் அல்லது மகள், ஒருவருக்கு மேற்பட்ட மகன் அல்லது மகள் களுடன் அவர் தங்கியிருந்தால் அவர்களுள் மூத்தவர் (4) தாய், (5) தந்தை, (6) சகோதரி, (7) மரணமடைந்தவர் ஆடவர் எனருடன் தங்கியிருந்தாரோ அவர்.

2. நிலைப்பட்ட

800

காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.

ஏலாமை அல்லது இரண்டு கண்களையும் இழத்தல் அல்லது இரு உறுப்புகளையும் இழத்தல் அல்லது ஒரு கண்ணையும் ஒரு உறுப்பையும் இழத்தல்.

1982 மார்ச் 24]

தொடர் எண்ணும் அளிக்க வேண்டிய யாருக்கு அளிக்கப்பட
விவரம் மொத்தத் தொகை வேண்டுமென்பது.

(1)

(ஈ)

(3)

3. ஒரு கண் அல்லது 400 காயமடைந்தவர் அல்லது
ஒரு உறுப்பை அவரின் நியமனதாரர்.
இழத்தல்.

4. பிற காயங்கள் 50 காயமடைந்தவர் அல்லது
அவரின் நியமனதாரர்.

27. மோட்டார் வண்டிகள் வரி வாயிலாகக் கிடைக்கும்
மொத்த ஆண்டு வருவாயில் ஒரு சதவீதத் தொகையை முத
லமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதிக்கு மாற்றவேண்டு
மென உத்திரவிடப்பட்டுள்ளது. 1981 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல்
திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் 1981 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள்
30 ஆம் நாள் வரையிலான கால அளவில் இந்நிதியிலிருந்து
விபத்துத் துயர் தணிப்பு வகையில் ரூ. 19,53,473 செலவிடப்
பட்டுள்ளது.

பேருந்து வசதிகள்.

28. போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில்
போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் தேவைகளில் கவனம்
செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்குவது
சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்து வந்தது. நிறைவேற்ற
பட்ட 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு
திருத்தம்) சட்டத்தினால் புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்கு
வதில் நிலைமை சீரடைந்துள்ளது. இச்சட்டத்தின்படி, புதிய
வழித்தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவது என்பது நிர்வாகப் பணி
எல்லைக்குள் அமைந்து அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என
அமைகிறது.

29. சென்னையைத் தவிர ஏனைய மாவட்ட ஆட்சித் தலை
வர்கள் தங்களது, மாவட்ட நிர்வாகத்தின் பல்வேறு பணிகளைக்
கவனிப்பதோடு, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின்
ஓரளவு நீதித்தன்மை வாய்ந்த பணிகளையும் கவனித்து வந்தனர்.
அந்தந்த மாவட்டத்தின் போக்குவரத்துத் தேவைகளுக்கு நேரடி
யாக அதிகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டு, குறிப்பாக போக்கு
வரத்து வசதிகள் இல்லாத போக்குவரத்து வசதிகள் குறைவாக
உள்ள கிராமங்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து
கொடுக்க வேண்டியதன் தேவை குறித்து அதிக விளவுக்கு நேரடி
யாகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டு வட்டாரப் போக்குவரத்து
அதிகாரியின் அதிகாரங்களை அந்தந்த வட்டாரத்தின் போக்கு
வரத்துத் துணை ஆணையாளர்களுக்கு அரசு மாற்றிக் கொடுத்த
துள்ளது.

[1982 மார்ச் 24]

30. நடத்தப்பட்ட விரிவான ஆய்வின்படி முதல் நிலையில் 476 புதிய பேருந்து வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதன் மூலம் 968 சிற்றூர்களிலுள்ள 18 இலட்சம் மக்களும், இரண்டாம் நிலையில் 426 புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதன் மூலம் மேலும் 22 இலட்சம் மக்களும் பயனடைவர் என்று மதிப்பிடப்படுகிறது. இரண்டாம் நிலையில், தற்போதுள்ள சாலைகளில் சில மேம்பாடுகளையும் செய்ய வேண்டியிருக்கும்.

31. புதிய வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை, பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கை குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :—

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	ஆண்டு.	
	1980.	1981.
(1)	(2)	(3)
1. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	11,984*	12,871*
2. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை— வழக்கமாக ஓடும் பேருந்துகள்	10,832*	11,680*
தனிப் பேருந்துகள்	1,152*	1,191*
3. வழித்தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	7,188	7,693
4. புதிய வழித்தடங்கள்	450	460
5. பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை	328	735
6. பயனடைந்த மக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்)	9.66	15.18

(*தனியார் துறை-அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு சொந்தமான வண்டிகளும் அடங்கும்.)

32. இம்மாநிலத்தில் முறையாகப் பேருந்து வசதி அளிக்க இயலாத மிகத் தொலைவில் உள்ள கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பயன்படும் வகையில் சிறிய பேருந்துகளை விடும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டது. தமிழ்நாட்டில் தற்போது 69 சிறிய பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. இதில் 49 பேருந்துகள் பொதுத் துறையாலும் 20 பேருந்துகள் தனியார் துறையாலும் விடப்படுகின்றன.

1982 மார்ச் 24]

33. புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குதல், ஏற்கெனவே உள்ள வழித்தடங்களில் மாற்றங்களைச் செய்தல், அவற்றை விரிவாக்குதல் ஆகியவை தொடர்பாக, போக்குவரத்து ஆய்வின் மூலம் கண்டு பிடிக்கப்பட்டவற்றைச் செயல்படுத்துவதில் முன்னுரிமை தருமாறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளே கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளனர். பேருந்துகள் செல்லாத ஊர்களுக்கும் பேருந்துவசதிகள் கிடைக்கப் பெறாத மக்களுக்கும் அதிக அளவில் போக்குவரத்து வசதிகளை வரும் ஆண்டில் செய்து கொடுக்க அரசு கவனம் செலுத்தும். சிறிய பேருந்துகளுக்கு வரிச் சலுகைகள் அளிப்பதற்காக அரசு தற்போது வழிமுறைகளை வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளின்படி, வரிச்சலுகை பெற சிறிய பேருந்துகள் தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசு நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்ட பேருஞ்சாலைகள், ஏனைய மாவட்டச் சாலைகள், பேருந்து வசதி உள்ள பகுதிகள் ஆகியவற்றில் 16 கி.மீ. அல்லது வழித்தட நீளத்தில் 25 சதவீதம் இவற்றில் எது குறைவோ அத்தொலைவிற்கு மேல் விடப்படக்கூடாது. தற்போது, மேற்சொன்ன வழி முறைகள் நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகள் மட்டுமே காலாண்டுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 50 என்ற சலுகை வரி வீதத்தை பெறத்தகுதியுடையவையாகும். மேற்சொன்ன வழிமுறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகளோடு, ஆய்வின்போது தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் ஓடும் சிறிய பேருந்துகளும், இருக்கை ஒன்றிற்குக் காலாண்டிற்கு ரூ. 50 என்ற சலுகை வரியைத் தற்சமயம் பெறத் தகுதி பெறுகின்றன.

34. போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஏகபோக உரிமைகளையும் அனுமதிச் சீட்டுகள் சிலரிடம் குவிவதையும் தடுப்பதைக் கருத்திற்கொண்டு, ஒரு தனிப்பட்ட உரிமையாளருக்கு பத்துப் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளுக்கு மேல் வழங்கக்கூடாது என உச்சவரம்பு விதித்து 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தச்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் செல்லாதென்று உயர்நீதி மன்றம் 7-7-1978ஆம் நாளன்று தீர்ப்பளித்தது. உச்ச நீதி மன்றத்தில் மேல் முறையீடு செய்து கொள்ளவும் புதிய சட்டம் இயற்றவும் அரசு நடவடிக்கை மேற்கொண்டுள்ளது.

35. மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு சுனரகப் போக்குவரத்து வண்டிகள் அனைத்திலும் மின் அணுவேகக் கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் ஒன்றைக் கட்டாயமாகப் பொருத்தும்படி வகை செய்யும் ஒரு நிபந்தனையை உரிமத்திற்கான நிபந்தனைகளில் சேர்க்க 160 W என்ற புதிய விதியை அரசு சேர்த்துள்ளது.

[1982 மார்ச் 24]

பயனிகள்—சரக்கு வண்டிகள்.

36. சந்தைகள் கிராம மக்களின் வாழ்க்கையில் முக்கிய பங்கு பெறுகின்றன. இங்குதான் கிராம மக்கள் அனைவரும் ஒன்று கூடித் தங்களுக்குத் தேவையான பொருள்களை வாங்குகின்றனர். வெளியூர்ப் பேருந்துகளும், நகரப் பேருந்துகளும், இச் சந்தைகள் கூடும் வழித்தடங்களில் சென்றாலும் கிராம மக்கள் தங்கள் சுமைகளுடன் இப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய இயலாமல் துன்புறுகின்றனர். கிராம மக்கள் தங்களுக்குத் தேவைப்படும் பொருள்களை வாங்க உதவும் பொருட்டும், தங்கள் பொருள்களை விற்பனை செய்ய இயலும் வகையிலும், பெரிய கோணீ மூட்டைகள், கூடைகள் போன்ற சுமைகளை ஏற்றி வருவதற்கு வசதியான சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் விடுவது அவசியமாகத் தேவைப்படுகிறது. மணப்பாறை, ஈரோடு போன்ற முக்கியப் பகுதிகளில், சோதனைத் திட்டமாக அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பயணி-சரக்கு வண்டிகள் விடுவதற்கான திட்டத் துக்கு அரசு ஒப்புதல் வழங்கியுள்ளது.

செயற்படுத்துதல்.

37. பொது இடத்தில, மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச் செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில் முறை ஓட்டுநர்களும், போக்குவரத்து வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச் சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். உரிமம் வழங்குவதற்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குப்படுத்தவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டன. ஓட்டுநர்களை நன்கு கண்காணிப்பதற்குரிய சிறந்த நடவடிக்கையாக 1979 ஆம் ஆண்டில் ஓட்டுநர் ஒருவர் விதிகளை மீறும் ஒவ்வொரு நேர்வுக்கும், இத்தனை புள்ளி எனக் குறிப்பிட்டு அவர்களைத் தண்டிக்கும் ஓர் ஏற்பாட்டை அரசு அங்கீகரித்துள்ளது. அந்த முறையின்கீழ், தெரிந்தெடுத்த போக்குவரத்துக் குற்றங்களுக்கு மதப்பெண்கள் கொடுக்கப்படும். ஓராண்டில் எக்காவத்திலேனும் பல முறை விதிகளை மீறியிருந்தால், அவரது உரிமம், உரிமம் வழங்கும் அதிகார மன்றத்தால் ஆறு திங்களுக்கு மேற்படாத கால அளவுக்குத் தற்காலிகமாக நிறுத்தி வைக்கப்படும்.

38. ஓட்டுநர்களின் தரத்தை உயர்த்தும் பொருட்டு தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள் இந்திய சாலைப் போக்குவரத்துச் சங்கங்கள் ஏனைய தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள் ஆகியவற்றில் பெரும் சரக்குப் பேருந்துகளை ஓட்டுதல், ஓட்டுதல் தொடர்பான எந்திரவியல், ஏனைய துணைத் தொழில் களில் பயிற்சி பெற்றவர்களுக்கு ஊக்கமும் அளிக்கப்படுகிறது.

39. ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் இனங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்தந்த மாவட்டங்களில் உன்னிப்பாகக் கவனிக்க இயலும் பொருட்டு ஒவ்வொரு

1982 மார்ச் 24]

அலுவலகத்திலும் “செயல்படுத்தும் பிரிவு” எனப்படும் பிரிவு ஒன்றை அமைக்குமாறு கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் விதிகளைத் திறம்படச் செயல்படுத்த இயலும்.

40. மண்டல அலுவலகங்களுடன் இணைக்கப்பட்ட பறக்கும் படைகளும் செயல்படுத்தும் பணிக்காக துறையில் நியமிக்கப்பட்ட ஏனைய பணியாளர்களும் வரி ஏய்ப்பையும், அனுமதிச் சீட்டு, தகுதிச்சான்றிதழ் ஆகியவை இல்லாமல் ஓடும் மோட்டார் வண்டிகளையும் மிகைச் சுமை ஏற்றிச் செல்லுதல், மிகை வேகம், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகத் தவறான முறையில் பயன்படுத்துதல், கள்ளத்தனமாக வாடகை வண்டிகளை ஓட்டுதல் போன்ற குற்றங்களையும் கண்டு பிடிக்கின்றனர்.

41. வாடகைக் கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் மீட்டர்களில் ஒழுங்கின்மை நடைபெறுவதைத் தடுக்கும் பொருட்டு, வாடகைக் கார் மீட்டர்களைப் பழுது பார்த்தல், சரி செய்தல் பணிகளை மேற்கொள்வதற்கு “மீட்டர் இயந்திரக் கம்மியர்” பதிவுசெய்து கொள்ளும் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது.

42. மோட்டார் வண்டிகளில் வழங்கப்படும் அனுமதிச் சீட்டுகளில் ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினருக்காக 18 சதவீதம் ஒதுக்கி வைக்கப்படுகிறது.

மண்ணெண்ணெய் நீங்கலாகப் பெட்ரோலியப் பொருட்களை பங்கீடு செய்தல்.

43. டீசல் எண்ணெயின் விலையை நிலைப்படுத்தவும், இருப்பினை பங்கீட்டுக் கட்டுப்பாட்டு முறையிலின்றி எண்ணெயை உரிய அளவில் பங்கீடு செய்யவும் தமிழ்நாடு 1980ஆம் ஆண்டு மோட்டார் எண்ணெய், உயர்வேக டீசல் எண்ணெய் (பராமரிப்பு-வழங்கலை முறைப்படுத்தல்) ஆணை எனப்படும் கட்டுப்பாட்டு ஆணையை அரசு 1980 மார்ச்சில் பிறப்பித்தது. கிடைக்கும் எண்ணெயை கீழே குறிப்பிட்டவாறு முன்னுரிமை அடிப்படையில் உரிய அளவில் பங்கீடு செய்யும் முறை பின்பற்றப்பட்டுவருகிறது :

வகை.—I (1) வேளாண்மைத் துறை (பம்பு செட்டுகள், டிராக்டர்கள்).

(2) மீன்பிடி படகுகள் முதலியன.

(3) விசைத் தறிகள்.

வகை II—போக்குவரத்து.

வகை III—மின் சக்தி தேவையை ஈடு செய்ய தொழிற்சாலைகளுக்கு.

[1982 மார்ச் 24]

புதிய செயற்குறிப்புகள்

44. (1) தமிழ்நாட்டில் தென் மண்டல அனுமதித் திட்டத்தின் கீழும், அனைத்திந்திய சுற்றுலா அனுமதித் திட்டத்தின் கீழும், சுற்றுலா வாடகை வண்டிகளாக விடப்படுவதற்கு மோட்டார் ஸ்டாண்டர்டு 20 வண்டிகள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன.

(2) பணியாளர்களிடையே திறமையை உயர்த்துவதற்காக சன்காணிப்பாளர்கள் மற்றும் அவர்களுக்கு மேல்உயர் நிலையில் உள்ளவர்களுக்குப் பயிற்சித் திட்டம் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

(3) அனுமதி பெறாத நபர்களின் தலையீட்டைத் தவிர்ப்பதற்கும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் கூட்டம் சேருவதைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கும் “கவுண்டர்” (Counter) வசதிகளுடன் அலுவலகக் கட்டிடத்தைக் கட்டுவதற்குக் கருதப்பட்டுள்ளது. நவீன வசதிகளுடன் கூடிய வடிவமைப்பு தயாரிக்கப்பட்டு காஞ்சிபுரம், தருமபுரி வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களை அமைப்பதற்குக் கட்டடங்கள் கட்டுவதற்கு நிலங்கள் கையகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. கட்டுமானப் பணி படிப்படியாக மேற்கொள்ளப்படும். திருநெல்வேலி வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகம் கட்டும் பணி 1981-82-ல் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

(4) நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டை சீர்படுத்தும் நோக்குடன் சென்னை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் (மையம்) இரண்டாம் பிரிச்சப்படும். தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்களில் கூடுதல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் பதவிகள் ஏற்படுத்தப்படும்.

(5) போக்குவரத்து வண்டிகளை அனுமதி இன்றி செலுத்துவதனால் வருவாய் விரயம் ஏற்படுவதைத் தவிர்ப்பதற்காக பன்னாரி, ஆரம்பாளையம், கூடலூர், கனியக்காவிளை, இராணிப்பேட்டை ஆகிய இடங்களில் சோதனைச் சாவடிகள் அமைப்பதற்கான செயற்குறிப்பு பரிசீலனையில் உள்ளது.

(6) ஆத்தூர், மேட்டூர், விருதுநகர் ஆகிய இடங்களில் பிரிவு அலுவலகம் (Unit Office) அமைப்பதற்கான செயற்குறிப்பு பரிசீலனையில் உள்ளது.

(7) சிறிய பேருந்துகளும் விடப்படாத நெடுந்தொலைவில் உள்ள கிராமங்களுக்குப் பேருந்துகளை விடுவதற்காக, “டிஸ்டர்-டி ரெயிலர்” இணைப்பு மூலம் பேருந்துப் பணி இயக்கப்பட விருக்கிறது.

1982 மார்ச் 24]

காவல் துறையின் பங்கு.

45. போக்குவரத்துத் துறையுடன் காவல் துறையும் மேட்டூர் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித்துறைகளைச் செயல்படுத்துவதற்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. உரிமம் வழங்கும் புணியைப் போக்குவரத்துத் துறைப் பணியாளர்கள் கவனிக்கையில் சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையினரைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்துவதையும் காவல் துறை கவனிக்கிறது.

46. தமிழ்நாட்டில் 1981-ல் 17,549 மேட்டூர் வண்டி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. ஆனால் 1980-ல் 11,763 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. இவற்றுள் 3,596 பேர் இறந்தனர். 12,737 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது. ஆனால் 1980-ல் இவ்விபத்துக்களால் 2,085 பேர் இறந்தனர். 15,429 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது. தமிழ்நாடு காவல் துறையினர் இப்பிரச்சினை எவ்வளவு பெரியது என்பதையும், இதனால் பொதுமக்கள் எந்த அளவுக்குப் பாதிக்கப்படுகின்றனர் என்பதையும் உணர்ந்து இத்தகைய விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக, போக்குவரத்து விதிகள், விதி முறைகள் பலவற்றையும் தீவிரமாகச் செயற்படுத்தத் தயங்கவில்லை. இவ்வகையில் போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்துதல், போக்குவரத்துக் கல்வி என்னும் மூன்று பெரும் பகுதிகளாகக் கொண்டு பல்வேறு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1974 ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத் தகவல் அறை ஒன்று சென்னை மாநகரில் செயற்பட்டு வருகிறது. இது இரவு பகல் எந்நேரமும் செயற்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் அதிகாரிகளுடன் இதன் மூலம் தொடர்புகொள்ளப்பட்டு வருகிறது. மேட்டூர் ஓட்டிகள் அதிவேகமாக மேட்டூர் ஓட்டிச் செல்வதைக் கட்டுப்படுத்த சாலைகளில் வேகக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிகள் தவறாது வைத்து வரப்படுகின்றன.

47. சென்னை மாநகரில் சாலை விபத்துக்களை குறைக்க மேற்கொண்ட வேறு நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.—

() வண்டிகள் போக்குவரத்தையும் பாதசாரிகள் நடமாட்டத்தையும் முறைப்படுத்த, சாலை சந்திப்புகளிலும் பாதசாரிகள் சாலையைக் கடந்து செல்லுமிடங்களிலும் போக்குவரத்து காவலர்கள் நிறுத்தப்படுகின்றனர். அத்துடன் போக்குவரத்து நெரிசலைச் சமாளிக்க மேம்பாலங்கள் சுரங்கப் பாதைகள் முதலியவை கட்டப்படுகின்றன.

[1982 மார்ச் 24]

(ii) சாலை நடுவிலும் சாலை ஓரத்திலும் போக்குவரத்து வண்டிகள் முடங்கி விடும்போது போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்தவும் விதிகளை மீறுபவர்கள் மீது சென்னை மாநகர் காவல்துறை சட்டத்தின் கீழும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து விதிகளின் கீழும் வழக்குகள் தொடங்கவும் போக்கு வரத்து காவல்துறையினர் ரோந்துப்பணியில் ஈடுபடுத்தப்படுகின்றனர்.

(iii) போக்குவரத்து விதியை மீறும் வண்டி எதனையும் காவலர்கள் தாங்களாகவே நிறுத்துவதில்லை. ஆனால் அவர்கள் அவ்வாறு விதியை மீறினால் வண்டியின் பதிவு எண்ணை மட்டும் குறித்துக் கொண்டு தனி அறிக்கை ஒன்றை அனுப்புகின்றனர். அந்த அறிக்கையின் பேரில் வழக்குத் தொடரப்படுகிறது.

(iv) போக்குவரத்து நெரிசல் உள்ள சமயங்களில் பாதசாரிகள் சாலையைக்கடக்கும் இடங்களில் போக்குவரத்தைக் காவலர்கள் முறைப்படுத்துகின்றனர்.

(v) போக்குவரத்து விதிகள் பற்றி மக்களுக்கு எடுத்துக் கூற பிரச்சார மோட்டார் வேன்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(vi) போக்குவரத்து சைகைகள், சாலையைப் பயன்படுத்துவது முதலியவை குறித்து சிறுவர் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்காவில் பள்ளி மாணவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. சாலைப்போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஊர்க்காவல் படையினர், கல்லூரி மாணவத் தொண்டர்கள் ஆகியோருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு மேற்படி பணியில் அமர்த்திக்கொள்ளப்படுகின்றனர்.

(vii) அவசியமான இயன்ற இடங்களிலெல்லாம் பொறியியல் துறையைப் பின்பற்றி போக்குவரத்து சீரமைக்கப்படுகிறது.

(viii) சாலை விபத்துக்களைக் குறைக்க, நடைமுறை ஆய்வை அடிப்படையாகக் கொண்டு 'இது ஒரு வழிப்பாதை', 'இவ்வழியே வண்டிகள் செல்லக்கூடாது', 'இங்கு வண்டிகளை நிறுத்தக்கூடாது', 'மெதுவாகச் செல்லவும்' என்றெல்லாம் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுகள் விதிக்கப்படுகின்றன.

(ix) இம்மாநகரின் பல்வேறு பகுதிகளில் உள்ள நெரிசலான சாலைச் சந்திப்புகளில் தானியங்கிப் போக்குவரத்து சைகை விளக்குகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன.

(x) சாலை விபத்தைத் தடுக்கும் திட்டவட்டமான தோர் ஏற்பாடாக, மோட்டார் ஓட்டிகள் குடிபோதையில் மோட்டார் ஓட்டுகிறார்களா என்பதைக் குறிப்பிட்ட காலநீதோறும் சோதனை செய்வதில் தனிநாட்டம் செலுத்தப்படுகிறது.

1982 மார்ச் 24]

(xi) சாலைகளின் மேற்பரப்பு நல்ல நிலைமையில் இருக்குமாறு பார்த்துக் கொள்ளப்படுகிறது.

(xii) கண்கூசாத ஒளிவசதிகள், முக்கியமான சாலைகளில் போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறை வளைவுகள் சாலைகளின் முக்கிய இடங்களில் புது வகையான போக்குவரத்துக் குறியீடுகள் சைகைகள் வேகத் தடைகள் முதலியவசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

(xiii) வண்டிகள் மெதுவாகச் செல்லவேண்டுமென கட்டுப்பாடும் கனாக வண்டிகள் செல்லக்கூடாதென தடையும் குறிப்பிட்ட கால இடைவெளிகளில் விதிக்கப்படுகின்றன. முக்கியமான சாலைகளில் அவசியமான இடங்களில் எல்லாம் கோடிட்டுப் பிரிக்கும் முறை (lane system) செயலுக்குக் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது.

(xiv) நடைபாதைகளில் நெரிசல் நீக்கப்படுகிறது. பராரியாய்த் திரியும் கால்நடைகள் வளைத்துப் பிடிக்கப் படுகின்றன.

(xv) சாலைகளில், பாதுசாரிகள் கடக்கும் பாதைகள் எவை, பேருந்து நிற்பிடங்கள் எவை என்றெல்லாம் காவல் துறையினர் அடையாளமிடுகின்றனர்.

(xvi) சாலைப் பாதுகாப்புக் குறித்து கருத்தரங்குகள் நடத்தப்படுகின்றன. காவல் துறையைச் சேர்ந்த போக்குவரத்து விதிகள் செயற்பிரிவுப் பணியாளர்களுக்கு, பம்பாயிலுள்ள போக்குவரத்துப் பயிற்சி நிறுவனம் போன்ற போக்குவரத்துப் பயிற்சி நிறுவனத்தில் தனிப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்து செய்கை முறையை நவீனமயமாக்குதல்.

48. பல இடங்களிலும் சைகை விளக்குகள் ஒரே நேரத்தில் எரியுமாறு செய்ய சென்னை மாநகரில் அண்ணா சாலையிலும் பெரியார் ஈ.வெ.ரா. நெடுஞ்சாலையிலும் பளிச்சென எரியக்கூடிய பீகன் விளக்குகளை 25 இடங்களில் பொருத்தவும் 19 இலட்சம் ரூபாய் செலவிட அரசு அனுமதித்துள்ளது.

வாடகை வண்டி.

49. 120 C.C. மோட்டார்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை வாடகை வண்டிகளாக்க கருதி அவற்றை வாடகைக்கு ஒட்டுவதை அனுமதிக்கலாமா என்று அரசு கருதிப் பார்த்தது. மோட்டார் விசையினால் இயங்கும் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு மோட்டார்

[1982 மார்ச் 24]

வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் உரிமம் வழங்குவதற்கும் அவற்றுக்கு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் வரி விதிப்பதற்கும் பதிவு செய்வது, அனுமதிச் சீட்டு வழங்குவது தகுதிச் சான்றிதழை வழங்குவது முதலிய டனிச் சுமை மிகுந்த சிக்கலான நடைமுறையைப் பின்பற்ற வேண்டியிருக்கும் என அரசு கருதியது. ஆகவே, தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வருபவையும் 120 C.C. எஞ்சின்கள் பொருத்தப்பட்டவையுமான சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் தொடர்பாக தேவையான சட்டம் இயற்றும்வரை மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் அதன் கீழ் இயற்றிய விதிகள் ஆகியவற்றைச் சேர்ந்த விதித் துறைகளைச் செயற்படுத்த வேண்டியதில்லை என்று உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப்பட்டன. சென்னை மாநகரில், 120 C.C. எஞ்சின்கள் பொருத்தப்பட்ட 50 சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு உரிமம் வழங்க அரசு உத்தரவிட்டுள்ளது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு.

50. சென்னையிலுள்ள போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிர்வாகப் பிரிவில் மேற்பார்வைப் பொறியாளர் ஒருவர் உள்ளார். இப்பிரிவு, சென்னைப் பெருநகரிலுள்ள போக்குவரத்துப் பிரச்சனையைச் சமாளிக்க சென்னையில் ஒன்றும் பிற மாவட்டங்களின் போக்குவரத்துப் பிரச்சனைகளைச் சமாளிக்க திருச்சிராப்பள்ளியில் ஒன்றுமாக இரண்டு கோட்டங்களைக் கொண்டதாகும். வண்டிகள் போக்குவரத்தும் பொது மக்கள் போக்குவரத்தும் செவ்விய முறையில், எளிதாக இருப்பதற்கும் போக்குவரத்து வசதிகள் உரிய அளவு பயன்படும் வகையில் போக்குவரத்தினைக் கட்டுப்படுத்தவும் போக்குவரத்து நிர்வாக ஏற்பாடுகளைத் தொடர்ந்து மேற்கொள்வது தான் இப்பிரிவின் நோக்கமாகும்.

சென்னைக் கோட்டம்:—மேற்சொன்ன நோக்கத்தைக் கருத்திற்கொண்டு, சீரமைப்புகள் செய்ய வேண்டிய அவசியமுள்ள பல்வேறு போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகளை ஆராயும் பணியும் சாலைகளின் முக்கியப் பிரிவுகளில் தற்போதுள்ள தானியங்கி சைகை விளக்குகளில் மாற்றம் செய்யும் பணியும் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. உலக வங்கித் திட்டம் தொடர்பான செயற்குறிப்புகளில் தனி நாட்டம் செலுத்தப்பட்டது. இந்த வகையில் சாலைகளின் முக்கியப் பிரிவுகளில் சைகை விளக்குகள் நிறுவுவது குறித்த செயற் குறிப்பு முடிக்கப்பட்டுள்ளது. உலக வங்கித் திட்டக் குழுவின் போக்குவரத்து ஆலோசகர் கேட்டிருந்தபடி நேர்ச் சாலைகள், வட்டச் சாலைகள் ஆகியவை குறித்து ஆய்வு நடத்தப்பட்டு, விவரக் குறிப்புகள் தயாரிக்கப்பட்டன. விரிவான போக்குவரத்து சாலை ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், பிற நெடுஞ்சாலைகள், விபத்து அதிகமாக நிகழும் பகுதிகள் ஆகியவற்றில் சாலைப் பிரிவுகளை சீரமைக்கும் செயற்குறிப்புகள் கருத்திலுள்ளன.

1982 மார்ச் 24]

திருச்சிராப்பள்ளி கோட்டம் : இக்கோட்டம், சாலை அமைப்புகள், சாலைப் பிரிவுகள், போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு சாதனங்கள், சாலைப் போக்குவரத்து விதிமுறைகள், போன்ற போக்குவரத்துப் பொறியியல் ஏற்பாடுகளைச் செய்து வருகிறது. சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதிக்கு வெளியேயுள்ள ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் சாலைப் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகள் தொடர்பான பிற விஷயங்களைக் கவனித்து வருகிறது. போக்குவரத்து—சாலை ஆய்வுகள் நடத்தப்பட்டுள்ளன. தேசிய நெடுஞ்சாலை அல்லாத பிற நெடுஞ்சாலைகளின் கிளைச் சாலைகள், அடிக்கடி விபத்து நிகழும் பகுதிகள் முதலியவற்றைச் சீரமைக்கும் செயற்குறிப்புகள் உள்ளன. சாலை அமைப்புகளைச் சீர் செய்யவும் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. இவற்றுடன், மதுரை கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, திருப்பூர் ஆகிய நகரங்களுக்கான வளர்ச்சித் திட்டம் குறித்த அறிக்கைகளும் இறுதி செய்யப்பட்டுவிட்டன.

51. 1981-82 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிருவாகப் பிரிவு இதுவரை எய்தியுள்ள சாதனை வருமாறு :—

A. ஆராய்ச்சிகளும், ஆய்வுகளும் :—

சென்னைக் கோட்டம். திருச்சிராப்பள்ளி கோட்டம்.

I. போக்குவரத்து ஆய்வு :—

1. சாலை ஆய்வு (இடங்கள்)	41	148
2. மொத்த ஆய்வு (இடங்கள்)	43	148
3. சாலைத் தொடக்க முடிவு குறித்த ஆய்வு (இடங்கள்)	..	4
4. வண்டி நிறுத்துமிடம் குறித்த ஆய்வு (இடங்கள்)	2	1

II. போக்குவரத்து வேகம், தாமதம்

குறித்த ஆய்வுகள் :

1. போக்குவரத்துச் சிக்கலை நீக்குதல்	2	8
---	---	---

2. மையத் தொகுதிகள் ..	3	..
-----------------------	---	----

[1982 மார்ச் 24]

III. போக்குவரத்துப் புள்ளி விவரம் :—

சென்னைக்
கோட்டம்.திருச்சி
ராப்பள்ளி
கோட்டம்.

1. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் (இடங்கள்).	11	115
2. பிற நெடுஞ்சாலைகள் (இடங்கள்).	..	410

B. சீரமைப்புத் திட்டங்கள் :—

1. அடிக்கடி விபத்து நிகழும் பகுதிகள்.	8	18
2. சாலை அமைப்பு மேம்பாடுகள்.	5	67
3. போக்குவரத்து நிருவாகச் செயற்குறிப்புகள்.	7	11
4. சாலை தரம் பிரிக்கும் இயந்திர ஏற்பாடுகள்.	9	8
5. சிலைகள் அமைக்கும் இடங்களில் போக்கு வரத்தைத் திட்டமிடல்.	24	23
6. சுழல் ஏற்பாட்டுச் செயற் குறிப்புகள்.	2	9
7. சைகை விளக்குகள் அமைத்தல்.	2	1
8. போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்துதல்.	17	72
9. இணையான சாலை அமைப்பு வசதிகள்.	1	2
10. சாலைகளை அகலப் படுத்துதல்.	2	5
11. போக்குவரத்துச் சிக்கலை நிக்குதல்.	1	6

1982 மார்ச் 24]

B. சீரமைப்புத் திட்டங்கள் :—

சென்னைக்
கோட்டம்.

திருச்சி
ராப்பள்ளி
கோட்டம்.

12. சுரங்கப் பாதைகளை இயன்ற வரை நன்முறையிலு யில் பயன்படுத்திக் கொள் ருதல்.	1	—
13. பேருந்துப் பாதைகள்	1	2
14. சைக்கிள் பாதைகளுக்கு ஏற்பாடு செய்தல்.	8	4
15. பாதசாரி நடைபாதைகள்	1	1
16. சாலைக்கு அப்பால் வண்டி களை நிறுத்தல்.	2	1
17. சாலைகளில் குறியீடு செய்தல் (இடங்கள்).	..	..
C. அறிக்கைகள்	9	..
D. கருத்தரங்குகளிலும் ஏனைய சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டங் களிலும் பங்கு பெறுதல்.	4	1
E. போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிருவாகப் பிரிவு அளித்துள்ள தொழில் நுட்ப அறிக்கைகள்.	5	..

[1982 மார்ச் 24]

மானியக் கோரிக்கை எண். 40, 53.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்—

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

1. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வளர்ச்சி.

1.1. தமிழ்நாட்டில், சென்னை மாநகரில் பேருந்துப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் முதன் முதலில் 1947 ஆம் ஆண்டில் கொண்டு வரப்பட்டது. 1959 ஆம் ஆண்டில், மாநில அரசு, 200 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்பட்ட தொலைவுள்ள வழித் தடங்களில் விரைவுப் பேருந்துகளை விடத் தொடங்கியது. பின்னர், 1967 ஆம் ஆண்டில், 120 கிலோ மீட்டரும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித் தடங்களையும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தையும் தன் வசம் எடுத்துக் கொள்ள அரசு முடிவு செய்தது. 1971 ஆம் ஆண்டு வரை அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் கட்டுப்பாட்டில் இருந்த நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணி, அந்த ஆண்டிலிருந்து தொடங்கி, நிறுவனங்கள் சட்டத்தின்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. இன்று இம்மாநிலத்தில் எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன.

